

12/2006 Dezember € 3,20

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

WAS IST BESSER:

Spachtel oder Zinn?



DER CHARAKTERDARSTELLER UNTER DEN TRANSPORTERN

Citroën H: Die Wellblech-Legende



VF MEDIEN-
GRUPPE MAINZ



60 JAHRE VESPA



Die Königin der Motorroller wird
60 – ein Blick ins Familienalbum

KAUFBERATUNG



Der Porsche Carrera 3.2 gilt als
echter Dauerbrenner – zu Recht?

TECHNIK-RATGEBER:

Motorrad- Ketten



Kinderkrebshilfe – Eine Aktion von

OLDTIMER
MARKT

ABARTH-ZWERGE



Große Namen, kleine Autos: Abarth 750
GT Zagato und Cisitalia 850 Scorpione

FIESTA ZUM 30.



Hossa, hossa: Der Ford Fiesta wird 30 –
ist das alles schon so lange her?

VETERAMA-REPORT



Selbsterfahrung auf dem MARKT-Platz:
Herr Senn verkauft ein Auto...

Muttis Liebling

Ein Grund zum Feiern:
30 Jahre Ford Fiesta



Als im Sommer 1976 der Fiesta das Licht der Welt erblickte, hatte er bereits eine bewegte Geschichte hinter sich. Seine Geburt stand mehr als einmal auf der Kippe. Dass sich Fords Kleinster trotzdem so prächtig entwickelte, verdankte er nicht zuletzt dem Umstand, dass er besonders bei Frauen so gut ankam...

Mikes Oma war – abgesehen natürlich von meiner eigenen Großmutter – die beste. Immer, wenn wir übers Schrauben die Zeit vergaßen und am Ende eines langen Tages ratlos vor einem großen Teilehaufen in der Garage standen, wussten wir, dass wir mal wieder etwas Wichtiges vergessen hatten: irgendein dringend benötigtes Ersatzteil, die versprochene Be-

schaffung neuer Fliesen fürs Bad oder schlicht und einfach was zu essen. Omis Wagen stand – wie üblich war es kurz vor Geschäftsschluss – zur Verfügung, um uns rasch noch mit dem Nötigsten zu versorgen: So wurde das arme großmütterliche Auto gehetzt, um schnell mal eben einen neuen Kühlerschlauch, Baumaterial oder was zum Grillen ranzuschaffen – immer zuverlässig, ohne zu klagen, ein praktisches Transportmittel für jeden möglichen (und manchmal auch unmöglichen) Zweck. Kurz: ein Ford Fiesta – in Venezianerrot.

Damals war er nur ein Gebrauchsfahrzeug – nichts, worüber man sich groß Gedanken machte. Meist unter Zeitdruck bewegt, ließen wir das 45-PS-Inferno auf öffentliche Straßen los. Und abends konnte man damit sogar ins

„Dröhn“ fahren, einer lauschigen Biker-Disco. Wer an jenem vergnüglichen Ort versuchte, mit einem „Erdbeerkörbchen“ (oder schlimmerem) Eindruck zu schinden, wurde in aller Regel ausgelacht (oder schlimmeres). Aber mit einem Fiesta vorzufahren, so die einhellige Logik, konnte nur bedeuten, dass die Mühle des Betreffenden ausgeht in der Werkstatt stand und nicht rechtzeitig fertig geworden war...

Ob Henry Ford II und Lee Iacocca im fernen Amerika Derartiges im Sinn hatten, als zu Beginn der siebziger Jahre die Entscheidung darüber anstand, ob Ford einen Kompaktwagen



entwickeln
solle, ist nicht überliefert.
Der Trend, so die Marktforscher, gehe zur
Mittelklasse. Mit einem kleinen Auto lasse sich
außerdem auch nur kleines Geld verdienen. So
war über Jahrzehnte bei Ford ein Kleinwagen-
projekt nach dem anderen in der Versenkung
verschwunden, und auch dieses Mal sah es
zunächst nicht danach aus, als ob sich daran et-
was ändern würde. Aber: Auf den Märkten in

Südeuropa, Latein-
amerika oder Ostasien kamen die
kleinen Modelle anderer Marken inzwischen
ganz groß raus. Ford verlor Marktanteile, weil
der zweitgrößte Autokonzern der Welt in die-
sem Segment nichts anzubieten hatte, Fiat 127,

Heute kennt man ihn überall als Fiesta:
Ursprüngliche Namensvorschläge lauteten
„Bravo“, „Amigo“, „Strada“ oder „Pony“,
aber auch „Metro“, „Bambi“ und „Sierra“



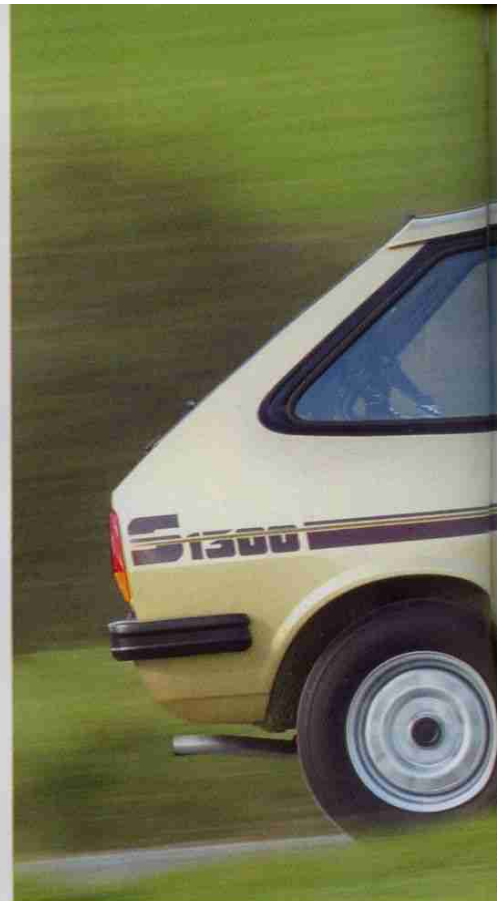
Die Lamellen des Kühlergrills trugen ihren Teil zur guten Aerodynamik des Fiesta bei



Alles was das Herz begehrt: Das Instrumentarium im Fiesta-S-Cockpit gibt sich informativ



Neuwagen, Baujahr 1980: Unser S-Fotomodell verbrachte einen Gutteil seines Lebens in einem dichtgemachten Autohaus. Einen makelloseren Fiesta-Motorraum gibt es wohl kein zweites Mal



Autobianchi A 112, Honda N 600 oder Austin/Morris 1100 zeigten, wo's langgeht. Und Autos vom Schlage eines Renault 5, Peugeot 104, Honda Civic oder VW Polo entstanden weltweit an den Reißbrettern. Dieses Feld den anderen zu überlassen, hieß spätere Markenaufsteiger an die Konkurrenz zu verlieren. Es musste etwas geschehen.

Der 127er bildete, neben dem Renault 5, so eine Art Urmeter für das Projekt „Bobcat“, wie die neue Ford-Entwicklung bald hieß – benannt nach einer nordamerikanischen Luchsart. Die hauseigenen Ingenieure erkannten schnell, dass die Bauart der kompakten, frontgetriebenen Kombilimousine in die Zukunft wies. Motorengröße, Außenabmessungen und Innenmaße des Fiat 127 dienten fortan als Richtschnur. Selbst die erste Funktionsstudie, entworfen von Tom Tjaarda und gebaut vom Ford-Ableger Ghia in Turin, war um die Antriebs- und Aufhängungselemente des kleinen Fiat herum aufgebaut worden. Weitere Entwürfe folgten, in der Dearborner Zentrale wurden hunderte Vorschläge ausgebrütet und wieder verworfen, Tonmodelle begutachtet, kritisiert, verbessert. Den Verantwortlichen bei Ford war klar: Den Vorsprung der anderen Hersteller, die an ähnlichen Projekten arbeiteten, konnte man nicht mehr aufholen. „Wenn wir schon unter den letzten Startern sind, dann müssen wir die besten sein“, so die Devise.

Schon kurz nach Beginn der Entwicklung wurde der konventionelle Hinterradantrieb über Bord geworfen. Auch die Idee, den Escort gnadenlos abzuspecken und ihm einfach das Heck abzuschneiden, wurde nicht weiter verfolgt. Schnell kristallisierte sich ein kompakter Schrägheck-Zweitürer heraus, wahlweise mit

Die Clubadresse

Fiesta Club Deutschland

Christian Schäfer, Kreuznacher Str. 26 A

D-55271 Stadecken-Elsheim

Tel.: 06136/5831

E-Mail: info@ford-fieta-club.de

Homepage: www.ford-fieta-club.de



Die 1,3-Liter-Version kam 1977. Das S-Modell hob sich von der übrigen Baureihe durch die sportliche Ausstattung und das auffällige Streifendekor ab

oder ohne große Heckklappe lieferbar, technisch auf der Höhe der Zeit mit modernem Fahrwerk, überarbeiteten Ford-Kent-Motoren von einem und 1,2 Liter Hubraum sowie Frontantrieb. Schließlich übergab die amerikanische Konzernzentrale das Projekt Bobcat an Ford of Europe, dem seit 1967 bestehenden Zusammenschluss der Dependancen in Köln und Dagenham. Zu jener Zeit verhalf dem kleinen Luchs ein Ereignis Auftrieb, das 1973 die ganze Welt erschütterte – die Ölkrise. Die Ford-internen kritischen Stimmen verstummten dennoch nicht, weil sich der Dollarkurs infolge der Energiekrise im freien Fall befand und so die Verdienstmöglichkeiten weiter minimierte.

Das Projekt war inzwischen jedoch viel zu weit gediehen, als dass man es jetzt ohne Gesichtsverlust hätte stoppen können. Sogar Publikumsreaktionen waren bereits mehrfach getestet worden: Um die Jahres-

wende 1972/73 hatten die ersten von vielen kleinen Testvorführungen stattgefunden. Dabei präsentierte man potentiellen Kleinwagenkäufern im Rahmen nichtöffentlicher Ausstellungen Klassenkonkurrenten zusammen mit eigenen Prototypen (freilich ohne Ford-Logos). Nach den erfolgreichen Shows in Lausanne und im kalifornischen San Mateo sollte die Tour in Brasilien ihren Abschluss finden, dummerweise ausgerechnet in São Paulo. Die

brasilianische Metropole weckte bei den Marketingstrategen ungute Erinnerungen: Eine ähnliche Ford-Veranstaltung war zuvor in jener Stadt von einer Lokalzeitung aufgedeckt und publik gemacht worden. Das Ausweichziel – Rio de Janeiro – stand jedoch nicht zur Verfügung: Dort herrschte zu der Zeit König Karneval. Schicksalsergeben fügte man sich dem Unausweichlichen. Nicht jedoch, ohne vorher alle maßgebenden Motorjournalisten São Paulos zu einer zehntägigen Werksbesichtigung nach Detroit und daran anschließend nach Europa einzuladen, um sicherzugehen, dass sie

gesehen war sie ursprünglich als Fertigungsstätte von Escort- und Taunus-Modellen. Nach dem Einsetzen der Energiekrise änderten sich allerdings die Pläne – Kapazitäten für den Kleinwagen waren jetzt wichtiger. Weitere Produktionsstandorte in Brasilien, Australien und sogar in Nordamerika waren ebenfalls im Gespräch – letztlich blieben dies aber nur Gedankenspiele.

Inzwischen hatten die Entwickler in Dagenham und Köln ihre Kräfte gebündelt, nachdem das Projekt aus Dearborn zu den Europäern zurückgekehrt war: Beide Ford-Töchter hatten

den amerikanischen Entwurf noch einmal überarbeitet und präsentierten ihrem obersten Boss Henry II Ende 1974 die endgültige Version des Bobcat, der nun offiziell den Namen „Fiesta“ erhielt. Lediglich Kleinigkeiten wie der Kühlergrill oder der Dachabschluss, dem bislang die kleine Abrisskante fehlte, ent-

sprachen noch nicht der Serienversion. Zwecks sparsamen Umgangs mit dem kostbaren gewordenen Sprit wurde der Hubraum des größeren Motors von anfangs geplanten 1,2 auf 1,1 Liter reduziert. In diese letzte Phase fiel auch der Beschluss, den Fiesta nur dreitürig anzubieten (und die Version ohne große Klappe fallenzulassen) sowie eine luxuriöse Ghia-Variante mit ins Programm zu nehmen (zusätzlich zu den Ausstattungen Basis, L und S).



Die erste „Bobcat“-Stilstudie wurde von Ghia um die Technik eines Fiat 127 herum aufgebaut



Auf der Teststrecke im belgischen Lommel: Die Ford-Ingenieure sind zufrieden mit ihrem Baby

zum Zeitpunkt der brasilianischen Ford-Schau weit genug weg waren...

So etwas kostete natürlich Geld – viel Geld. Insgesamt steckte der Konzern eine Milliarde Dollar in das Projekt Bobcat. Den größten Brocken veranschlagte dabei das neue Werk in Spanien. Just in jener Zeit, als der Kleinwagen serienreife Gestalt annahm, begann Ford mit dem Bau einer neuen Fabrik inmitten der Orangenhaine von Valencia-Almusafes. Vor-



Die Ausstattung der Fiesta-Grundmodelle (hier ein '83er Exemplar) war peu à peu aufgewertet worden



Das Kombiinstrument der Basisversion zeigte dem Fahrer/der Fahrerin deutlich, wo die Gänge lagen



Da geht was rein: Anfangs war geplant, den Fiesta auch in einer Version anzubieten, die ohne große Klappe auskommen sollte

Im Sommer 1976 – die Produktion des Fiesta lief bereits seit einigen Wochen im Werk Saarlouis – war es schließlich soweit: Als er der Öffentlichkeit präsentiert wurde, hatte Ford ein ausgereiftes kleines Auto im Programm, das die Herzen der Käufer (und vor allem der Käuferinnen) im Sturm eroberte. Unkompliziert zu bedienen, übersichtlich dank großer Glasflächen und preislich konkurrenzfähig im Klassenumfeld platziert, wurde er aus dem Stand zum Verkaufsschlager. Werner Oswald, der Doyen der deutschen Autogeschichte, formulierte es in seinem Nachschlagewerk *Deutsche Autos seit 1945* so: „Ganz besonderer Beliebtheit erfreut sich der Ford Fiesta bei den Frauen. Er wurde schon fast zum Standesdenkmal des weiblichen Büro- und Verkaufspersonals. Dabei spielen die etwas geringeren Kosten kaum die entscheidende Rolle, auch nicht die an sich sehr geschätzte Modellkonstanz, sondern wohl eher die kompakten Außenabmessungen, die Handlichkeit und Übersichtlichkeit. Verkehrsgerechtes Einparken, das Hauptproblem vieler Damen im Umgang mit dem Auto, gerät halt hier nicht mehr jedes Mal zur schrecklichen Verzweiflungstat.“



In seiner siebenjährigen Bauzeit wurde der Fiesta kaum verändert. Erst 1981 hielten die Fordler die Zeit für gekommen, ihrem Kleinsten voluminösere Stoßfänger zu spendieren

Die Fiesta-Fertigung in der neuen Fabrik in Valencia startete im Oktober 1976, kurz darauf folgten auch die rechtsgelenkten Versionen in Dagenham. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen und widerlegte die internen Skeptiker eindrucksvoll. Die beteiligten Werke produzierten, was das Zeug hielt: Anfang 1979 war die erste Million voll, im März 1981 lief der zweimillionste Fiesta in Saarlouis vom Band. Die meisten in Deutschland verkauften Fiesta kamen dabei anfangs aus Spanien. Die US-Version, angeboten von 1977 bis 1980 und in den Staaten als „Wundercar from Germany“ vermarktet, entstand in knapp 300.000 Exemplaren im Saarland. Schließlich klinkte sich auch das Werk Köln in die Fiesta-Produktion ein. Schon ein Jahr nach dem Debüt war das Angebot um eine 1,3-Liter-Version erweitert worden, gefolgt vom 1,6-Liter für den US-Markt, aus dem später die Maschine für den stärksten Serien-Fiesta der ersten Generation, den XR2, abgeleitet wurde. Die Modellvarianten blieben stets die gleichen – nur 1980/81 gab es kurzzeitig eine zusätzliche GL-Version im Programm. Zudem bereicherte seit 1977 auch eine Ausführung als Kleinlieferwagen ohne Rückbank und hintere Seitenfenster die Angebotspalette, lieferbar mit 40 und 53 PS.

Jeweils nur für kurze Zeit gab es Sondermodelle vom Fiesta – und zwar zuhauf, nicht nur

in der Bundesrepublik: Die erste Fiesta-Million wurde 1979 mit dem „Millionär“ gefeiert. Nach Ari Vatanens achtbarem zehnten Gesamtrang bei der Rallye Monte Carlo 1979 steuerte die Kölner Motorsport-Abteilung das RS-Tuningpaket bei, die beim 1,3 Liter 75 statt der serienmäßigen 66 PS mobilisierte. 1980 folgten



In Europa wurde der 1,6 Liter erst 1981 im XR2 lieferbar – bis dahin der stärkste Serien-Fiesta

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Fiesta 1.0	1976 bis 1983	–	2.500 €	1.000 €	400 €	100 €	8.440 DM
Fiesta 1.1	1976 bis 1983	–	2.600 €	1.200 €	600 €	200 €	8.720 DM
Fiesta 1.3	1977 bis 1983	–	2.800 €	1.300 €	700 €	200 €	11.210 DM
Fiesta 1.6 (XR2)	1981 bis 1983	–	3.100 €	1.800 €	800 €	200 €	15.700 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



„Wundercar from Germany“: Der Fiesta wurde in den USA mit 1,6-Liter-Maschine angeboten

der Fiesta „X“ mit sportlichen 70-PS aus 1,1 Liter, der „Del Sol“, der „Festival“ und weitere. Im Jahr darauf erschien der „Bravo“, um zur zweiten Million zu applaudieren. Es würde zu weit führen, hier alle Sondermodelle aufzuzählen. Aufgeblasene Fiestas mit Turbolader gab es vereinzelt ebenso wie die zum Bügel-Cabrio umgebauten Fiesta „Tropic“. Weitere Derivate umfassten einen Pick-up namens „Fantasy“, den Gelände-Fiesta „Tuareg“ sowie diverse Stylingstudien von Ghia.

Technische Daten: Ford Fiesta 1976 bis 1983

Modell	1.0/L/Ghia, 1980/81: auch GL (LC)	1.0/L/Ghia, 1980/81: auch GL (HC)	1.1/L/S/Ghia, 1980/81: auch GL	1.3 S/Ghia, 1980/81: auch GL	1.6/L/S/Ghia (US-Version)	1.6 XR2
Motor-Kennung	TKA	TLA	GLA; GLW (Export)	J3E	L4E	L3E
Motor	vorne quer eingebauter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlicher, kettengetriebener Nockenwelle gesteuert; 1 Fallstromvergaser Ford („Valencia“ 1.0/1.1) bzw. 1 Fallstrom-Registervergaser Weber („Kent“ 1.3/1.6); drei- (1.0/1.1) bzw. fünffach (1.3/1.6) gelagerte Kurbelwelle					
Bohrung x Hub	74 x 55,7 mm		74 x 65 mm	81 x 63 mm	81 x 77,6 mm	
Hubraum	957 ccm		1117 ccm	1297 ccm	1598 ccm	
Leistung	40 PS bei 5500 U/min	45 PS bei 6000 U/min	GLA: 53 PS bei 5700 U/min; GLW: 55 PS bei 5700 U/min	66 PS bei 5600 U/min	67 SAE-PS bei 5000 U/min, ab 1978: 66 SAE-PS bei 5000 U/min	84 PS bei 5500 U/min
Kraftübertragung	Einscheibentrockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung; Frontantrieb					
Aufbau	selbsttragende Ganzstahlkarosserie					
Vorderachse	McPherson-Federbeine; Querlenker; Zugstreben; Schraubenfedern					
Hinterachse	Starrachse; Längslenker; Panhardstab; Schraubenfedern; 1.1 S, 1.3 (alle Versionen) sowie XR2 mit Querstabilisator					
Bremsen	vorne Scheiben, hinten Trommeln					
Radstand	2290 mm					
Länge x Breite x Höhe	3565 (ab 1981: 3648), mit Hörnern 3609 (ab 1981: 3718), US-Version 3740 x 1567 x 1360 mm					
Leergewicht	730 bis 750 kg			775 bis 790 kg	800 bis 805 kg	850 kg
Verbrauch Ø	ca. 8,5 Liter/100 km		ca. 9 Liter/100 km	ca. 9,5 Liter/100 km	ca. 10,5 Liter/100 km	ca. 11,5 Liter/100 km
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h	139 km/h	147 km/h	158 km/h	150 km/h	172 km/h
Bauzeit	1976-1983	1976-1982	GLA: 1976-1983; GLW: 1980-1983	1977-1983	1977-1980	1981-1983
Stückzahl	insgesamt etwa 2,7 Millionen (Spanien, Deutschland und Großbritannien)					



Im direkten Vergleich sind die dickeren Stoßfänger der späten Ur-Fiesta (links) gegenüber den bis 1981 produzierten Modellen gut zu erkennen

Einen bügellosen Fiesta-Cabrio bot Crayford in Großbritannien an. Auch auf den britischen Inseln stieg die Zahl der Sonderausführungen ab Werk ins Uferlose – auf allen Märkten ein probates Mittel, das Käuferinteresse wachzuhalten. Bis zum Facelift 1983, das den Übergang zur zweiten Generation markierte und in dessen Folge die stärkeren Fiesta-Modelle neue CVH-Motoren erhielten sowie der Diesel hinzukam, waren allein hierzulande 520.000 Exemplare von Fords Kleinstem an den Mann (respektive die Frau) gebracht worden. Zum Schluss mit einem Sondermodell namens – wie passend – Fiesta „Lady“.

Was Frauen alles taten, um Fiesta fahren zu können, zeigt der Ford-Presstext mit Zitaten aus den Bewerbungsschreiben, die junge Rennamazonen in spe zur Marken-Meisterschaft um den „Fiesta Ladies Cup“ abgaben, der ab 1982 ausgeschrieben wurde: „Unter der Rubrik ‚Körpergröße‘ trug eine Bewerberin die Maße 94-62-94 ein und schrieb in Klammern dahinter ‚das ist nicht meine Telefonnummer‘. Und eine Vize-Miss Germany unterstrich ihre

Kurvenleistungen auf dem beigefügten Großfoto (das uns leider nicht vorlag, d. Red.) mit einem klatschnassen T-Shirt.“

Der Ur-Fiesta legte den Grundstein zum Erfolg, auch der noch kleinere Ford Ka konnte ihm bislang nicht das Wasser abgraben: Heute entstehen in Köln Fiesta der sechsten Generation, vor fünf Jahren bereits wurde die Zehn-Millionen-Marke überschritten. Seit nunmehr 30 Jahren prägt das kleine Auto, das einst als Projekt Bobcat begann, unser Straßenbild entscheidend mit – ein Ende ist nicht abzusehen.

Und der rote Fiesta von Mikes Oma? Eines Tages war er fort, niemand fragte groß nach ihm. Er war den Weg alles Irdischen gegangen – dem Idealbild eines Rentnerautos hat er zum Schluss wirklich nicht mehr entsprochen, dafür hatten nicht zuletzt wir in unserem jugend-

lichen Überschwang gesorgt. Aber er war immer da gewesen, wenn man ihn brauchte: praktisch, zuverlässig, robust, auch mit einem gewissen „Hab-mich-lieb“-Charme – so, wie nicht nur Frauen ihn sich wünschten...



Vatanen/Richards trieben ihren 155-PS-Fiesta auf den 10. Platz (2. ihrer Klasse) bei der Monte 1979

Text: Michael Hundt
Fotos: A. Beyer/Archiv/Fiesta-Club